

Strada dei Parchi «Meno viadotti per la sicurezza». Il documento presentato al Senato «Varianti al posto del tracciato attuale. Il piano di SdP permetterebbe di risparmiare 490 milioni

L'AQUILA I problemi, spinosi, dell'oggi, hanno fatto passare in secondo piano quello principale: la messa in sicurezza complessiva di A24 e A25. La relazione dell'ad di Strada dei Parchi, Cesare Ramadori, presentata alla Commissione Ambiente del Senato nel 2016, evidenzia sì tutte le criticità legate al degrado e all'ammaloramento delle strutture, gallerie e viadotti in primis, ma tratteggia anche, forse soprattutto, uno scenario ai limiti del catastrofico qualora si dovesse perseguire la linea di optare per una messa in sicurezza in sede, ovvero intervenendo sull'esistente, piuttosto che costruendo ex novo.

TERMINI

Ramadori parla, senza mezzi termini, «di fortissime criticità per la transitabilità del traffico a causa dei numerosissimi cantieri che interesseranno le autostrade per almeno dieci anni». Un disagio a cui andrebbero aggiunti, sempre secondo lo studio della società, un aumento della probabilità di incidenti dovuti alla cantierizzazione, inevitabili code, una riduzione dei transiti, una contrazione dei ricavi.

In due parole, «un decadimento del servizio sino a un livello probabilmente inaccettabile sia per l'utenza che per il contesto sociale di riferimento». Ricordiamo che, allo stato, quella dei lavori in sede è la strada maestra individuata dai vari governi. La società, invece, prediligerebbe realizzare delle varianti che non avrebbero influenze sul traffico in quanto i lavori verrebbero eseguiti all'esterno dell'attuale tracciato.

PROGETTI

Un piano del quale si è detto tanto: i viadotti diverrebbero 20 al posto di 150, riducendo i tratti all'aperto, spostando il flusso per lo più su gallerie «più sicure e tecnologicamente più attrezzate anche per la tutela ambientale» (verrebbero restituiti 88 ettari di aree sottoposte a tutela). Con una riduzione dei tempi di percorrenza: -39 minuti sulla Roma-Pescara, -14 sulla Roma-L'Aquila. I tratti in galleria passerebbero da 25 a 41 chilometri sulla Roma-Teramo, da 13,1 a 41,6 sulla Roma-Pescara.

SEDE

Lavorando in sede, invece, si avrebbe una concentrazione di cantieri elevatissima nei primi 3-4 anni: interesserebbero il 40% della rete attuale, con picchi del 60%. Su 175 viadotti il 42% necessita di interventi sotto i due anni, un ulteriore 30% di un tempo inferiore a 5 anni, il restante 28% superiore a 5 anni. La società sostiene anche che con le nuove realizzazioni si avrebbe un risparmio complessivo di 490 milioni di euro: il costo al metro quadrato per i lavori ex novo è di 1.586 euro, per l'adeguamento in sede si arriva a 1.686. A quest'ultimo andrebbe aggiunta la spesa, dopo 100 anni, cioè alla fine della vita utile, per demolire ponti e viadotti. Attualmente su questi aspetti il dibattito è inesistente. Sopraffatto dalle questioni impellenti sulla sicurezza dei viadotti, sui pedaggi, sulla chiusura, poi rientrata, del traforo del Gran Sasso. La diffusione della relazione presentata da Ramadori al Senato è stata criticata da SdP, soprattutto in relazione ai presunti rischi sulla sicurezza delle tratte: «E' in atto una campagna denigratoria».

FORUM

Ieri il Forum Abruzzese dei Movimenti per l'Acqua ha rintuzzato: «Non più tardi di 10 giorni or sono la concessionaria voleva addirittura chiuderlo il Traforo (e noi avevamo spiegato perché era una drammatizzazione inutile, almeno per le motivazioni addotte dalla società) e in 20 giorni sono state imposte alcune importanti limitazioni al traffico. Che una società andasse su tutte le furie per la divulgazione di un suo documento i cui contenuti non avevano avuto l'eco che meritavano, francamente finora ci mancava».